VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 22)
z dnia 29 marca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 22)

29 marca 2012 r.

Komisja Infrastruktury obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji w realizacji przewozów pasażerskich poza miastami.

W posiedzeniu wzięli udział: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Mirosław Skowerski** zastępca dyrektora Departamentu Prywatyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Radosław Matusik** specjalista w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wraz ze współpracownikami, **Marian Osuch** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** dyrektor Biura Prawnego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Jędrzej Klatka** radca prawny w Komunikacyjnym Związku Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, **Leszek Cieślik** prezes zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej SA w Suwałkach, **Eugeniusz Szymonik** prezes zarządu Mobilis Sp. z o.o., **Tomasz Rochowicz** prezes zarządu Veolia Transport Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięła pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajęcie miejsc. Pozwólcie państwo, że rozpoczniemy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Porządek obrad dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji w realizacji przewozów pasażerskich poza miastami. Porządek dzienny państwo posłowie otrzymali. Czy są uwagi do porządku? Nie ma. Stwierdzam, że przyjęliśmy porządek. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Witam wszystkich bardzo serdecznie, witam państwa posłów. Rząd reprezentują dzisiaj przedstawiciele resortu infrastruktury z panem ministrem Tadeuszem Jarmuziewiczem na czele. Witam serdecznie. Mamy także przedstawicieli Ministerstwa Skarbu Państwa. Witam także. Witam również pana ministra Tomasza Połcia, głównego inspektora transportu samochodowego, przepraszam, drogowego. Oczywiście bardzo, bardzo serdecznie witam liczną grupę przedstawicieli strony społecznej, przedstawicieli przewoźników, ale także firm przewozów pasażerskich.

A zatem, żeby nie przedłużać, panie ministrze, bardzo proszę, oddaję głos. Oczywiście po prezentacji przeprowadzimy debatę. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, jestem trochę nie w formie, ale mam nadzieję, że dam radę jakoś się wysłowić. Pozwoli pan, że zajmę się częścią, która będzie dotyczyła struktury rynku i tendencji na rynku, natomiast ważnym elementem funkcjonowania branży jest jej kontrolowanie. W drugiej części poproszę pana ministra Połcia, żeby powiedział kilka słów na temat tego, jak to wygląda w liczbach czy w tendencjach.

Transport drogowy pełni istotną funkcję społeczną w zakresie przewozów osób, umożliwiając dojazd do miejsc pracy, nauki, placówek służby zdrowia oraz urzędów. Pełni niezwykle ważną funkcję społeczną podobnie jak kolej, tylko że jest jej uzupełnieniem, często autobus dojeżdża tam, gdzie kolej nie dojeżdża. W związku z tym ze społecznego punktu widzenia jest to niezwykle ważna gałąź transportu. Transport drogowy jest niezależny od innych gałęzi transportu, a jego elastyczność pod względem dostosowania się do potrzeb klienta sprawia, że jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Zmiany w rozkładach jazdy pociągów to wydarzenie, które często ciągnie za sobą, jak państwo pamiętają, ogromne skutki. Natomiast zmiana rozkładu jazdy czy elastyczne reagowanie przez przedsiębiorcę jest dużo, dużo łatwiejsze i ma to miejsce. Jednocześnie transport drogowy stanowi uzupełnienie usług przewozowych względem innych rodzajów transportu, zapewniając przewóz pasażerów do miejsca przeznaczenia.

Struktura branży przewozów drogowych osób nie jest jednolita. Składa się z wielu niezależnych od siebie podmiotów, obejmujących zarówno nowopowstałych prywatnych przewoźników, jak i przedsiębiorstwa powstałe w wyniku przekształceń własnościowych przedsiębiorstw PKS. Pan przewodniczący zauważył, że jest przedstawiciel ministra skarbu państwa. Być może usłyszymy kilka słów, jak przebiega proces prywatyzacyjny. Zdaje się, że ma się to ku końcowi. Wiem, że to trwa.

W Polsce systematycznie zwiększa się liczba przedsiębiorców, którzy świadczą usługi przewozu osób transportem drogowym. Za chwileczkę powiem państwu o kilku liczbach. Jednocześnie trwa proces prywatyzacji przedsiębiorstw PKS, które po przekształceniach własnościowych skutecznie podejmują konkurencję z innymi podmiotami na zasadach rynkowych. Wszystkie przedsiębiorstwa przewozowe są zainteresowane świadczeniem usług na liniach konkurencyjnych, które są dochodowe, rezygnując z połączeń nierentownych. Większość z państwa brała udział w pracach Komisji Infrastruktury poprzedniej kadencji. Wiedzą państwo, że zmierzyliśmy się z tym zadaniem. Pewnie przewoźnicy pozwolą nam ocenić, na ile skutecznie.

W tej sytuacji niezbędne stało się wprowadzenie rozwiązań prawnych, za pomocą których władze publiczne będą miały możliwość korzystania z instrumentów pozwalających na interwencję w celu zapewnienia świadczenia usług przez przewoźników drogowych, także usług na liniach komunikacyjnych o niskiej rentowności, żeby wyeliminować zjawisko wykluczenia, praktycznie, cywilizacyjnego. W sytuacji kiedy nie dojeżdża autobus, ludzie o niskiej zamożności są zamknięci w enklawach, tam gdzie mieszkają.

Aktem prawnym, w którym zostały określone zasady organizacji funkcjonowania regularnych przewozów osób publicznym transportem zbiorowym na terenie kraju jest ustawa z grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa ta określa również zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej. Tym samym samorząd terytorialny posiada narzędzie prawne do realizacji tego typu przewozów, przy czym pełna ocena funkcjonowania ustawy będzie możliwa po wejściu w życie wszystkich jej przepisów, a to nastąpi dopiero w dniu 1 stycznia 2017 roku.

Wykonujący przewozy międzynarodowe są odpowiednio przygotowani do konkurencji, nie tylko na unijnym rynku przewozu osób, ale także poza Unią, czemu sprzyjają przejrzyste dla wszystkich i równe przepisy prawa. Z dumą bardzo często mówię o wysokiej kondycji transportu przewozu rzeczy. Nie mówimy o przewozach autobusowych, które również mają bardzo solidną pozycję w Europie. Nie mamy najmniejszych powodów do kompleksów, patrząc na liczbę pasażerów przewożonych przez Polaków w stosunku do pasażerów przewożonych przez przewoźników z innych krajów.

Teraz, jak państwu obiecałem, kilka liczb. Liczba licencji na krajowy transport drogowy osób, udzielonych przedsiębiorcom oraz liczba pojazdów objętych tymi uprawnieniami. Zarówno jeżeli chodzi o liczbę licencji, jak i liczbę pojazdów, mamy wzrost w roku 2011 w stosunku do roku 2010 o około 2%. Nie będę państwa epatował liczbami, ponieważ mnie samemu niewiele to mówi, czy to dużo czy mało. Liczba zaświadczeń na krajowe przewozy osób na potrzeby własne oraz liczba pojazdów obsługujących owe przewozy. Tutaj mamy taką sytuację, że liczba pojazdów wzrosła o 11%. Widzą państwo, że kryzys w wydaniu polskim czasami wygląda dość dziwacznie. Liczba zezwoleń na

krajowe regularne przewozy osób – czyli można w uproszczeniu powiedzieć, że liczba linii autobusowych – udzielanych przedsiębiorcom oraz liczba pojazdów objętych tymi uprawnieniami. Liczba zezwoleń to 28 tys. W roku 2011 liczba ta wzrosła w stosunku do roku 2010 o trzysta. Liczba pojazdów wynosiła 128 tys. i wzrosła o prawie 5% do 134 tys.

W transporcie międzynarodowym również mamy tendencje wzrostowe. Liczba przedsiębiorstw transportowych i pojazdów wykonujących międzynarodowy zarobkowy transport drogowy według stanu na koniec roku 2010 w porównaniu do tego, co było na koniec roku 2011. Wzrost liczby licencji wyniósł 4%. Wzrost liczby pojazdów wyniósł prawie 5,5%. Liczba przedsiębiorstw transportowych i pojazdów wykonujących międzynarodowy niezarobkowy transport drogowy, tzw. na potrzeby własne. Tu mamy wyraźny wzrost w roku 2011 w stosunku do roku 2010. Wzrost liczby zaświadczeń wyniósł 14%. Wzrost liczby pojazdów również wyniósł 14%. Liczba linii regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym osób. W Unii Europejskiej jest dwieście osiemdziesiąt sześć linii regularnych obsługiwanych przez Polskę. Zezwoleń na międzynarodowe przewozy regularne poza Unią Europejską jest sto pięć. Zezwoleń na międzynarodowe przewozy regularne dla przewoźników państw spoza Unii w tranzycie przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest dwieście sześćdziesiąt sześć. Można powiedzieć, że polski rynek jest obsługiwany przez sześćset pięćdziesiąt siedem linii autobusowych.

Tak jak państwu obiecałem, zanim poproszę pana przewodniczącego, żeby minister Połeć mógł zabrać głos, powiem tylko tyle na wstępie, że kiedy na polskich drogach średnio codziennie ginie pomiędzy dziesięć a piętnaście osób, to nie jest to wielkie widowisko, nie budzi to jakiegoś zainteresowania medialnego. Natomiast chociażby dzisiejszy poranny wypadek, kiedy zginęło osiem osób i dziesięć rozstało rannych, jest wielkim medialnym wydarzeniem. Pewnie tak opinia publiczna została ukształtowana, nie wolno się na to obrażać. Natomiast szczególnie w tym segmencie transportowym, kiedy naraz jedzie tyle osób, kiedy naraz tyle osób może ulec wypadkowi, rola Inspekcji Transportu Drogowego jest wyjątkowo istotna. Panie przewodniczący, proszę pana ministra Połcia o kilka słów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Bardzo proszę pana ministra Tomasza Połcia o wypowiedź.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Inspekcja Transportu Drogowego oczywiście nie jest jedyną instytucją, która kontroluje przewóz osób. W tym zakresie przepisy prawa upoważniają do działania chociażby funkcjonariuszy Policji. Natomiast na Inspekcji Transportu Drogowego na pewno spoczywa największa odpowiedzialność, dlatego że ze swej istoty instytucja ta została powołana do tego, żeby kontrolować transport drogowy rzeczy i osób.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, kierunkami działania Inspekcji Transportu Drogowego przyjętego przez resort infrastruktury, kontrole osób mają stanowić 15% ogólnej liczby kontroli drogowych, które realizujemy. Na rok 2011 ustalono minimalną liczbę kontroli w wysokości prawie 19 tys. Plan został przekroczony o 33%, przy czym niektóre z województw przekroczyły go tak naprawdę o 80%, co świadczy o tym, że kontrole są realizowane permanentnie. Jeżeli chodzi o dane szczegółowe, są one również dostępne w opracowaniu przekazanym Wysokiej Komisji przez resort transportu. Nie będę ich wszystkich cytował. Zakładam, że wszyscy zainteresowani mają dane przed sobą. Jeżeli chodzi o pojazdy takie jak autokar, bus, taksi, ponieważ to też jest spektrum naszej aktywności, bo to również jest przewóz osób, gimbus przewożący dzieci, było ponad 25 tys. kontroli i 2091 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej. Niezależnie od tego było prawie 2700 mandatów karnych i 2200 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. Są to suche dane.

Na przestrzeni lat, i mogę to powiedzieć z całą odpowiedzialnością, jeżeli chodzi o przewóz osób, na pewno poprawiło się bardzo wiele. Jeżeli porówna się współczynnik

liczby zrealizowanych kontroli drogowych do liczby nałożonych kar pieniężnych, bywało tak, że kiedy inspekcja rozpoczynała swoją aktywność w październiku 2002 roku, w zasadzie w przypadku co trzeciego kontrolowanego pojazdu kontrola ta kończyła się nałożeniem kar pieniężnych. Stosunek ten systematycznie maleje, kar nakładamy coraz mniej.

Natomiast niezależnie od samej kwoty kar czy liczby zrealizowanych kontroli, faktem jest, że spotykamy coraz częściej zjawiska, z którymi wcześniej nie mieliśmy do czynienia. Tak na przykład rzeczą, która z pewnością będzie wymagała pogłębionej analizy, jest chociażby sytuacja, kiedy Inspekcja Transportu Drogowego w jednym z województw – dokładnie staraniem inspektora wojewódzkiego w Bydgoszczy – uruchomiła mobilną stację diagnostyczną, która w warunkach drogowych potrafi przeprowadzić wiele testów pojazdu, który porusza się po drodze. Nie oszukujmy się, sama kontrola dotycząca np. czasu pracy, kontrola organoleptyczna, kiedy tylko przyglądamy się pojazdowi na drodze, nie jest w stanie pokazać nam bardzo wielu usterek technicznych. Kiedy mamy do czynienia z wyciekiem płynów eksploatacyjnych to widać, ale jeżeli mamy do czynienia z różnicą hamowania na kołach jednej osi, tego inspektor nie sprawdzi gołym okiem.

Przyznam się, że wyniki kontroli, które zrealizowaliśmy na drogach województw… W zasadzie mobilna stacja diagnostyczna jest tylko jedna, ale w końcówce roku przejechała teren całego kraju. Niestety, wyniki nie są zbyt dobre, gdyż okazało się, że na siedemset pięćdziesiąt pojazdów zatrzymaliśmy aż dwieście osiemdziesiąt dowodów rejestracyjnych, czyli 35% skontrolowanych pojazdów dalej już nie odjechało. Jeżeli dokonamy rozbicia tego na wszystkie pojazdy – jest to 35% – okaże się, że w przypadku autobusów na regularnych liniach już 66% kontroli przy pomocy mobilnej stacji diagnostycznej skończyło się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. Siłą rzeczy zmusza to do postawienia pytania o jakość badań technicznych. Wszystkie te pojazdy w okresie, kiedy się poruszały, miały ważne badania techniczne potwierdzone przez diagnostów. Powiem tylko, że najczęstsze uchybienia dotyczyły niedostatecznej siły hamowania, zbyt dużej różnicy hamowania w kołach jednej osi, skorodowanych elementów nośnych, ram, kratownic, niedozwolonych zmian konstrukcyjnych, nadmiernych luzów w układzie zawieszenia bądź kierowniczym, nieprawidłowo zamontowanych foteli pasażerów, niekompletności układu zawieszenia, nośnego, wydechowego albo wycieków płynów eksploatacyjnych. Jest to jedno ze zjawisk. Pytanie, które cały czas jest gdzieś w tle, to takie, jaka jest jakość badań diagnostycznych.

Kolejne zjawisko, z którym się spotkaliśmy, które wydaje się, że może być potencjalnie niebezpieczne, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, nie dotyczy takich firm, które używają dużych pojazdów, które pojawiły się na naszych drogach jako autobusy, które konstrukcyjnie zostały zaprojektowane i wyprodukowane jako autobusy. Okazuje się, że niezależnie od tego, że np. takie firmy jak Mercedes i Volkswagen dysponują w swojej flocie – można je zakupić – autobusami, które zostały wyprodukowane jako autobusy, nagminny jest proceder dokonywania zakupu samochodów ciężarowych. Samochody ciężarowe później poddawane są przeróbkom. Wygląda to bardzo profesjonalnie. Człowiek, który się na tym nie zna, nie jest w stanie tego odróżnić. Wycinane są blachy, wstawiane są szyby, wstawiane są dodatkowe urządzenia, wytłumiane jest wnętrze, np. jest wstawiana klimatyzacja, pięknie wyglądające fotele. W skrajnym przypadku – proszę tu jest zdjęcie i to nie jest fałsz – ktoś rozciął Mercedesa Sprintera i przedłużył go do dziewięciu metrów. Pojazd ten był dopuszczony do ruchu, w czasie kiedy go zatrzymaliśmy. Firma Mercedes była w szoku, ponieważ oni w ogóle nie mają takich długich pojazdów.

I drugie zjawisko, niezależnie jak to wygląda, jak finalnie może się zachowywać taki pojazd w niektórych warunkach, choćby przy zdarzeniu drogowym. Kiedy skontrolowaliśmy wagę pojazdu po dołożeniu foteli, wytłumień, klimatyzacji, pojazdu, który ma np. dwadzieścia czy trzydzieści miejsc, okazało się, że zgodnie z przepisami powinny tam jechać góra dwie osoby. Jeżeli wejdzie X pasażerów, a średnia waga pasażera jest liczona jako siedemdziesiąt pięć kilogramów, to rekordowe pojazdy przekraczały masę o półtorej tony. Można tylko zadać sobie pytanie, jak taki pojazd będzie się zachowywał od strony układu jezdnego albo jak będzie działał układ hamulcowy w momencie, kiedy będzie on potrzebny.

Od marca zeszłego roku systematycznie i cyklicznie przeprowadzamy takie badania. Na przykład w województwie wielkopolskim, przepraszam, małopolskim żniwo było najbardziej bogate. W przypadku czterdziestu jeden kontroli masy pojazdów, weryfikacji łącznie z danymi homologacyjnymi, czterdzieści z nich straciło dowody rejestracyjne. W przypadku całego kraju było sześćset czternaście kontroli i aż dwieście sześćdziesiąt zatrzymanych dowodów rejestracyjnych.

Oprócz suchych danych, którymi dysponuje Wysoka Komisja odnośnie do nałożonych kar, nałożonych mandatów, na pewno są dwa zjawiska, które się nam ewidentnie nasuwają po użyciu raptem jednej mobilnej stacji diagnostycznej. Ponad 66% zatrzymanych dowodów rejestracyjnych przy autobusach regularnych. Jeżeli chodzi o transport, w cudzysłowie, busowy, czyli transport przy pomocy mniejszych pojazdów, są ewidentne uchybienia wynikające z tego, że pojazdy te narodziły się jako samochody ciężarowe i ktoś później dokonywał ich transformacji w inne samochody, w autobusy ze wszystkimi tego konsekwencjami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, przedstawiciel Ministra Skarbu Państwa.

Zastępca dyrektora Departamentu Prywatyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa Mirosław Skowerski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Mirosław Skowerski, Departament Prywatyzacji Ministerstwa Skarbu Państwa. Chciałbym przekazać tylko kilka dodatkowych informacji do materiału, który pan minister Budzanowski przekazał na dzisiejsze posiedzenie Komisji w marcu.

Powiem tak. W materiale, który państwo otrzymali, jest wymienionych dwadzieścia przedsiębiorstw komunikacji samochodowej z większościowym bądź stuprocentowym udziałem Skarbu Państwa. Jeżeli chodzi o tę listę, na podstawie upływu czasu – dzisiaj mamy koniec marca – widać, że proces prywatyzacji i komunalizacji przebiega w miarę stabilnie i dynamicznie. Z listy tej ubyły nam trzy PKS-y, to znaczy PKS w Piotrkowie Trybunalskim – w dniu wczorajszym ubył PKS w Siedlcach, a w Staszowie to jest komunalizacja – i PKS w Katowicach. Jeżeli chodzi o pozostałe przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej, bardzo bliski zakończenia jest proces prywatyzacji PKS-u w Szczytnie. Jeżeli chodzi o pozostałe PKS-y z tej grupy, jeden PKS w Staszowie jest przewidziany w najbliższym czasie do komunalizacji. Została podpisana. Jeszcze jeden jest do komunalizacji. Jest to PKS w Świdwinie, o ile dobrze pamiętam. Osiem PKS-ów z tej grupy znajduje się w trakcie procesów restrukturyzacji, po zakończeniu których planowane jest wszczęcie procesów prywatyzacji. Siedem PKS-ów z tej grupy jest w trakcie procesów prywatyzacji. Można powiedzieć, że cała ta grupa docelowo jest przewidziana do prywatyzacji. Praktycznie rzecz biorąc, z grupy pozostałych PKS-ów, oprócz PKS w Świdwinie, który prawdopodobnie zostanie skomunalizowany, na dzień dzisiejszy nie mamy żadnych nowych wniosków ze strony organów samorządowych, co do przejęcia innych PKS-ów.

Jeżeli państwo pozwolą, na chwilę obecną być może ograniczę się do takiej zdawkowej informacji na temat tego, jak przebiega proces prywatyzacji i jak wygląda on na chwilę obecną. Jeżeli będą jakieś bardziej szczegółowe pytania, postaramy się na pytania te odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Teraz mam propozycję. Ponieważ prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji przygotował prezentację medialną, proponuję, żeby teraz zabrał głos i dokonał prezentacji. Proszę o zabranie głosu pana Zdzisława Szczerbaciuka.

Wysoka Komisjo, chciałbym jeszcze poinformować, że swoje zainteresowania i swoją wiedzę merytoryczną po stronie społecznej kontynuuje nasz kolega, poseł, członek Komisji Infrastruktury poprzednich kadencji, kolega Leszek Cieślik, którego też bardzo serdecznie witam. Miło, że tematykę, którą parał się tutaj, w parlamencie, kontynuuje w cywilu. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Po raz kolejny spotykamy się i dyskutujemy na temat sytuacji w transporcie regionalnym. Z roku na rok zamiast lepiej jest coraz gorzej. W dniu 15 grudnia 2010 roku w czasie posiedzenia otrzymaliśmy informacje, zapewnienia, że jak zostanie uchwalona ustawa o publicznym transporcie drogowym, to oczywiście transport drogowy będzie w zdecydowanie lepszej sytuacji. To, niestety, nie nastąpiło. Pomimo zapewnienia, że na nasze postulaty dostaniemy ze strony resortu odpowiedzi na piśmie, do dnia dzisiejszego takiego pisma, ustosunkowania się nie otrzymaliśmy. To tak generalnie.

Proszę państwa, pan minister mówił tu, że według materiałów, jakie ma resort, w transporcie drogowym, autobusowym jest postęp, ponieważ jest większa liczba zezwoleń, linii komunikacyjnych. Tutaj pozwolę sobie nie zgodzić się, ponieważ i my mamy inne informacje, i Główny Urząd Statystyczny także ma inne informacje. A więc coś jest nie tak.

W całej tej sytuacji najważniejszy jest pasażer. Oczywiście można sobie wyobrazić, że tacy czy inni przedsiębiorcy mogą nie istnieć na rynku. Sytuacja dla pasażera jest coraz trudniejsza. Liczba osób, proszę państwa, oczywiście maleje, z tym że transport drogowy osób, proszę państwa, przewozi ponad dwukrotnie więcej niż kolej. Są to informacje tylko z dwustu ośmiu firm, ponieważ większość firm nie ma obowiązku statystycznego. Oceniamy, że firmy te przewożą już około 150 tys. ludzi, czyli łącznie mamy około 750.000 tys. osób.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o dostępność komunikacji publicznej, tutaj pozwoliliśmy sobie zaprezentować, że według Głównego Urzędu Statystycznego w ciągu trzech lat liczba linii komunikacyjnych spadła o 18,62%. To są dane według GUS-u. Jeżeli chodzi o liczbę kursów, proszę państwa – są to już informacje własne izby, która dla blisko dwustu jednostek samorządu terytorialnego pełni funkcje doradcze i w ten sposób ma informacje o komunikacji – spadek ten jest zdecydowanie większy. Wynosi 24%.

Proszę państwa, dla przykładu jeszcze cztery, pięć lat temu jeżeli chodzi o miejscowości, do których nie docierała komunikacja autobusowa, oczywiście poza tymi miejscowościami, gdzie jest komunikacja typu miejskiego, w Polsce prawie we wszystkich województwach było blisko 80%. W tej chwili mamy taką sytuację, proszę państwa, że już na znacznym obszarze województw liczba miejscowości, do których nie dociera komunikacja, stanowi 40% i więcej. Tylko na terenach trzech województw mamy sytuację, gdzie jest powyżej 70%. W tym jest Opolszczyzna.

Dla przykładu wybraliśmy dwa województwa. To województwo, gdzie posiadamy wszystkie informacje dotyczące całej komunikacji drogowej, żeby nie było, że nie mamy pełnej informacji. Widać, że w Białymstoku obszar wykluczenia, czyli tam, gdzie nie dociera, jest bardzo znaczny, proszę państwa. Mamy też województwo poznańskie. Myślałem, że tutaj jest lepsza sytuacja, ale tam, gdzie nie ma dużych przedsiębiorstw albo je likwidują, też mamy znaczny białe obszary, gdzie pokrycie komunikacyjne miejscowości jest poniżej 40%. Powiat turecki przejął, to znaczy samorządowy PKS jeszcze utrzymuje komunikację, natomiast trzeba powiedzieć, że odbywa się to kosztem majątku i wyniku finansowego przedsiębiorstw.

Oczywiście Ministerstwo Skarbu Państwa przedstawiło swoje informacje na temat prywatyzacji. Dla nas najistotniejsze jest to, że dużych przedsiębiorstw, które kontynuowały komunikację, jest coraz mniej. Jeszcze w 2000 roku było sto osiemdziesiąt firm. W tej chwili, proszę państwa, dziewiętnaście zostało całkowicie zlikwidowanych, dwadzieścia połączono z innymi, ale te dwadzieścia firm to już tylko jakieś okruchy z poprzedniej działalności. Niektóre firmy, które miały po sto kilkadziesiąt autobusów, w tej chwili mają po dwadzieścia, w porywach trzydzieści autobusów. A więc zdajemy sobie sprawę, że sytuacja jest…

Proszę państwa, dla pasażerów najważniejsza jest dostępność, liczba kursów, autobusy. Przewoźnicy zdecydowanie ograniczają komunikację. Jeżeli chodzi o przebieg, tylko w ciągu dziesięciu lat mamy, 72%, a w tym roku przewidujemy, skromnie licząc, 6,5-7% dalszego spadku komunikacyjnego. Odbywa się to dlatego, że sytuacja branży jest coraz

gorsza. Pozwoliłem sobie tutaj pokazać rentowność przewozu osób. Wyniki są z ponad stu przedsiębiorstw. Można powiedzieć, że mamy wyniki z prawie 80% firm. Główny Urząd Statystyczny mówi, że reprezentacyjne są 3-4%. Proszę państwa, rentowność wynosi 11,23% strat. Jeżeli nie uwzględnilibyśmy sprzedaży majątku trwałego, rentowność z działalności operacyjnej wynosi minus 14,6%.

Proszę państwa, 65% potencjału autobusowego jest w rękach prywatnych. To nie są firmy państwowe, czyli to nie jest sytuacja tego typu, że państwowy właściciel nie umie zarządzać. Dlaczego tak się dzieje, proszę państwa? Wyników już tu nie będzie. Dlatego, że zasady pomocy albo współfinansowania ze środków publicznych są różne i diametralnie niekorzystne dla transportu drogowego. To nie są nasze dane, tylko Ministerstwa Finansów. W 2010 roku 78% środków w przewozach regionalnych to były środki publiczne, 22% to były bilety. Jeżeli weźmiemy, proszę państwa, lokalną komunikację miejską, tutaj 59% kwot stanowią środki publiczne, tylko 41% stanowią środki własne z biletów. Są to olbrzymie środki, ponieważ środki publiczne w tamtym roku wyniosły 3.500.000 tys. zł. Jeżeli weźmiemy autobusowe przewozy drogowe, według naszych własnych danych, danych Izby… Minister Finansów w ogóle nie podaje takich danych, w materiałach podał koszty całego transportu, łącznie z koleją itd., do których w ogóle nie można się odnieść. Wiadomo jakie są towarówka, osobówka, wszystkie informacje. Tego po prostu nie można nawet skomentować. Wynika z tego, że przedsiębiorstwa PKS w 2010 roku uzyskały środki publiczne w wysokości 406.000 tys. zł. Stanowi to tylko 16%. Często powtarza się: „Wy macie zwrot z tytułu honorowania ulg”. Resztę, 84% stanowią dochody z biletów. Jest to jeden z podstawowych elementów, proszę państwa, różnicy w sytuacji ekonomicznej, finansowej i działalności na rynku.

Da się zaobserwować, że przewozy regionalne w Polsce rozwijają się, wchodzą na tereny, na których wcześniej nie prowadziły komunikacji, a komunikacja miejska wychodzi na tereny poza obszarami zurbanizowanymi. Natomiast przewoźnicy drogowi wszystko jedno czy wywodzący się z byłego PKS-u, czy nie wywodzący się z byłego PKS-u, ponieważ też mamy informację od takich firm, nie są w stanie kontynuować działalności za pieniądze pasażera. Tutaj taki wykresik, proszę państwa. Kolor czerwony oznacza środki publiczne. Widzimy, jaka jest sytuacja. A podobno ustawa o publicznym transporcie zbiorowym miała zapewnić jednakowe warunki, miała wprowadzić jasne procedury. W roku 2011 po roku funkcjonowania ustawy żaden, ale to dosłownie żaden samorząd nie przeprowadził żadnej procedury udzielenia zamówienia publicznego. Natomiast te PKS-y, te przedsiębiorstwa, które zostały skomunalizowane, ponieważ działają pod presją polityczną, według informacji posiadanych przez naszą organizację, mają najniższą rentowność, czyli najwyższe straty. Za chwilę skończy się majątek i przedsiębiorstwa te będą likwidowane, jak Biała Podlaska, być może przedsiębiorstwo w Lublinie i inne. Taka jest sytuacja. Kiedyś majątek i fundusze się zje.

Proszę państwa, dopłaty. Mówi się, że macie dopłaty. Skąd one są? Przede wszystkim w 85% są to dopłaty z tytułu przewozu młodzieży szkolnej, młodzieży szkolnej z małych miasteczek i wsi do szkoły. Teraz nierówność polega na tym, że przedsiębiorcy wykonujący komunikację miejską i przewozy regionalne, kolejowe mają pokrycie strat z działalności operacyjnej, czego nie ma przewoźnik drogowy. Jest całkowite lub częściowe finansowanie zakupów taboru, czego nie ma komunikacja drogowa. Jest też finansowanie infrastruktury komunikacyjnej, w tym dworców, ze środków publicznych, a transport drogowy został obłożony ustawą o publicznym transporcie zbiorowym opłatami za korzystanie z infrastruktury. A więc nie dość że nie otrzymuje środków, jeszcze musi płacić.

Jakie tutaj widzimy bariery? W dalszym ciągu tolerowanie przez państwo nieuczciwej konkurencji. Pan minister Połeć mówił o pojazdach. Nasza organizacja od kilku lat zwracała uwagę na patologię w rejestracji tzw. małych autobusów. Postulowaliśmy, tak jak jest w innych krajach Unii Europejskiej, pewne ograniczenia. Niestety jest, jak jest. Sprawdzałem dzisiaj na niemieckich stronach internetowych, gdyż mówię: „Kurczę, u nas rejestruje się na tyle osób”, czy Niemcy mają rejestrację autobusu z jednymi drzwiami na pojazd powyżej szesnastu osób. Chyba w Stuttgarcie się nie znają, ponieważ

na stronach internetowych nie ma żadnego pojazdu autobusowego, który miałby powyżej szesnastu osób i miałby jedną parę drzwi. O innych nie mówię.

Następnie jest nierówne traktowanie w przepisach przewoźników w zależności od ich wielkości i formy organizacyjnej. Jeszcze kilka dni temu była dyskusja choćby na temat sposobu rejestracji przychodów w zależności od wielkości przewoźników. Duzi przewoźnicy, wszystko jedno czy państwowi, czy samorządowi, czy prywatni, proszę państwa, ponieważ mają pełną księgowość, mają pełną dokumentację, oczywiście bardzo często spotykają się z kontrolą. Trudno przyjść do przedsiębiorcy, który nie ma żadnej dokumentacji. To, co miało być instrumentem, gdyż rozumiemy, że rząd nie może zajmować się wszystkim… Jednak w dalszym ciągu nie ma pełnienia funkcji regulatora rynku przez organy samorządu terytorialnego. Nie podjęły i nie podejmują. Trzeba to wprost powiedzieć – rozmawiamy z samorządami – że jest to wynikiem pozbawienia w ustawie samorządu terytorialnego prawa wyłącznego. Mówią, że one nie będą dokładać wtedy, kiedy nie mają żadnej pewności, że jeżeli zawrą umowę, żaden inny przewoźnik nie będzie korzystał i przewoził w okresach tzw. szczytów komunikacyjnych.

Bariery ekonomiczne to oczywiście wzrost kosztów paliwa. Jest horrendalny. To samo jest z materiałami. Płace. Wzrost następuje, ale proszę państwa, średnioważona płaca prawie 8 tys. kierowców, według naszych informacji, wynosi 2375 zł brutto. Proszę państwa, ile jeszcze będzie można utrzymać płacę na tak niskim poziomie?

Brak mechanizmów wsparcia ekonomicznego, starzenie się taboru. Była tutaj mowa o taborze. W PKS-ach 80% taboru, dużych firmach, które dają sprawozdanie, ma powyżej dziesięciu lat, a 60% powyżej piętnastu lat. Kilka lat temu przedstawiałem taką informację. Za chwilę będziemy mieli 60 czy 70% taboru powyżej dwudziestu lat. Oczywiście tak też można wozić. O nierówności obciążeń podatkowych też już mówiliśmy.

Nasze postulaty, proszę państwa, które kierujemy do szanownych parlamentarzystów. Po pierwsze, zwrot podatku akcyzowego od paliwa zużytego do wykonywania komunikacji publicznej. Nie chcemy dostawać, proszę państwa, pisma od Ministra Finansów, że tego nie można. Sprawdziłem to osobiście, w dniu wczorajszym jeszcze rozmawiałem. Jeżeli można to robić we Francji, w Belgii, we Włoszech, w Hiszpanii – w Niemczech jest całkowity zwrot podatku VAT-owskiego – to chyba można też i u nas. Nie trzeba zasłaniać się argumentami, że Unia Europejska nam na nic nie pozwala. Wczoraj też dostałem pismo z resortu infrastruktury, że zwolnienie z opłaty na drogach krajowych jest podobno niemożliwe.

Proponujemy taki mechanizm, żeby nie było mowy, że tylko występujemy z propozycją. Opracowaliśmy konkretny mechanizm, podobny jak jest w kilku krajach. Ktoś musi pokazać, że wykonuje u nas komunikację publiczną na podstawie zezwoleń lub w oparciu o umowę z organizatorem. Następnie, że honoruje uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów nadane im na mocy ustaw przez parlament naszego kraju, żeby nie było tak, że zwrot przysługuje przewoźnikom, którzy nie honorują uprawnień. Następnie, że korzysta z urządzeń fiskalnych umożliwiających rejestrację sprzedaży. Jest to bardzo ważne, ponieważ część nie ma. Chodzi tu o te urządzenia, które określił Minister Finansów przy rozliczeniu dopłat. Następnie, że przedstawi rachunki na zakup paliwa oraz deklarowaną w sprawozdaniach finansowych wysokość przychodów związanych z realizacją usług w publicznym transporcie, czyli pokaże podstawę z jednej i z drugiej strony, kosztową i przychodową. Następnie, że przedstawi potwierdzone przez właściwy organ rozliczenie przebiegu realizowanych komunikacji. Organy mają, linie komunikacyjne żądają, wystawiają zezwolenia, w związku z czym są w stanie potwierdzić. Proponujemy też przyjąć określoną dla autobusów na niskim poziomie normę zużycia paliwa, żeby nie było, że wynosi ona tyle czy tyle. Jest w jednakowej wysokości, tutaj zaproponowaliśmy 80%.

Odbywałoby się to według takiego wzoru. Zwrot paliwa to liczba kilometrów w komunikacji publicznej razy dwadzieścia litrów, jest to ciężar właściwy, razy tysiąc i razy stawka podatku akcyzowego. Po prostu wyjdzie na tonę, jakie jest obciążenie. Jest jeszcze jeden warunek, że zwrot podatku nie może być wyższy od wysokości zapłaconego podatku w zakupionym paliwie, żeby nie było w ten sposób, że paliwo idzie do innych

celów. Ponadto byłoby 35% wartości wykazanej sprzedaży usług przewozowych, żebyśmy też nie zwracali wtedy, kiedy po prostu nie ma komunikacji.

Uważamy, że jest to do rozważenia. Dokonaliśmy analizy i pewnych założeń. Wyszło nam z tego, że podatek akcyzowy, którą należałoby zwrócić przewoźnikom realizującym komunikację, byłby w wysokości 164.000 tys. zł. Zakładamy natomiast, że likwidacja szarej strefy przyniosłaby do budżetu kwotę 185.000 tys. zł.

Następnie, proszę państwa, wspieranie zakupu taboru autobusowego przeznaczonego do realizacji publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli można wspierać zakup dla kolei, zakup dla miast, to, proszę państwa, oczywiście można także wspierać zakup dla transportu drogowego. Minister Finansów zaraz powie, że nie można. Proszę państwa, mamy dobre stosunki z Łotwą. Łotwa kilka lat temu, proszę państwa, wprowadziła zasady dofinansowania zwrotu zakupów taboru. Niemcy cały czas mają, Czesi cały czas mają

Zwolnienie przewozów publicznych z opłat za korzystanie z dróg publicznych innych niż autostrady. Za chwilę będzie stara jedynka, stara dwójka do Łowicza. Będą pobierane opłaty. Czy teraz przewoźnicy, którzy wożą po kilku pasażerów, mają zjeżdżać na drogi gminne, równoległe do tych dróg? Na drogach tych jest bardzo wysoka komunikacja. Nikt tu nie postuluje, żeby zwolnić pojazdy przedsiębiorców z wykonywania komunikacji po drogach szybkiego ruchu, po autostradach, ale tam, gdzie jeździli dziesiątki lat. Jak będę mogli jeździć do Warszawy? Siódemka będzie płatna i z południa, i z północy. Dwójka za chwilę będzie płatna. Można wprowadzić jeszcze kilka elementów.

Wprowadzenie jednakowych z koleją uprawnień dla pasażerów do ulg przy korzystaniu z usług przewozowych. Proszę państwa, podnosimy to od momentu, kiedy wpłynął projekt społeczny do parlamentu. Przyjęte rozwiązania, danie studentom uprawnień tylko w stosunku do kolei naszym zdaniem stanowi dyskryminację pasażerów, którzy nie mają dostępu do kolei, a coraz większe obszary nie mają takiego dostępu. Nie mówię już o tym, że na liniach, które łączą dwie miejscowości, które można wybrać, po prostu w ten sposób państwo stosuje nieuczciwe praktyki wspomagania jednego z przewoźników, przewoźnika kolejowego. Jeżeli do Siedlec można dojechać autobusem i można dojechać koleją, jeżeli do kolei dopłacamy, to odbywa się to kosztem autobusu.

No i proszę państwa, tutaj akurat nie wiedziałem, że będzie pan minister Połeć. Jest to ten element. Proszę państwa, takich wypadków jest coraz więcej. Taki autobusik w każdej sytuacji… Nie mówimy, kto jest winny, ale takie są realia fizyki, że po prostu pojazd niedostosowany do przewozu osób będzie tak wyglądał przy takim zderzeniu. Tym bardziej podnosimy, że w przypadku zapalenia się, nawet jeżeli wypadek będzie o mniejszych konsekwencjach, to jeżeli zapali się silnik, pasażerowie i tak się upieką, ponieważ nie będzie można z tego autobusu wyjść. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, to tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Jako pierwszy pan przewodniczący Janusz Piechociński. Bardzo proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Niestety, wszyscy mamy smutną refleksję, nie tylko pan prezes Izby, że kolejny raz spotykamy się w tej sprawie, a liczba problemów nie maleje, a wręcz przeciwnie, narasta. Rynek przewozów osób zaczyna generować coraz większe kłopoty. Ludzie w Polsce zakochani w indywidualnej motoryzacji będą mieli coraz większe problemy. Czujemy to. Myślę, że sygnał ten jest bardzo istotny.

Wydaje się, że w tej dyskusji oprócz poważnego rozpatrzenia postulatów zmian, które po raz kolejny generuje środowisko, jest kilka kwestii, które wydają się bardzo istotne. Po pierwsze, mechanizm głównego kosztu dla transportu, czyli dramatycznego wzrostu cen paliw. Mówiłem o tym wczoraj podczas dyskusji dotyczącej procesów inwestycyjnych. GUS Lublin podaje, że uśrednione koszty dużych dostaw hurtowych oleju napędowego pomiędzy czwartym a pierwszym kwartałem, mniej więcej w połowie okresów to 18% i idzie to w górę. Tak więc w związku z tym za chwilę będziemy mieli kolejny, bardzo potężny impuls kosztowy w przewozach.

Po drugie, zwracam uwagę na kwestie związane z rentownością działalności podstawowej. W stosunku do poprzedniego materiału – jeżeli nawet Izba nie włada pełną informacją, pełnym zakresem – kiedy popatrzymy, jakiego potencjału samochodowego dotykają straty, widzimy, że straty narastają właśnie w tej grupie firm, które dają największą pracę przewozową, a także dają największe gwarancje na profesjonalną organizację i procesy logistyczne. Być może znaczna część w grupie małych firm już od dawna po prostu działa w szarej strefie i tylko dlatego się utrzymuje. Do końca dobija rynek dlatego, że jest w szarej strefie.

Mamy też bardzo istotny sygnał o jakości taboru oraz wyzwaniach związanych z dostępem do zawodu kierowcy. Po pierwsze, zwracam uwagę na statystyki, które przedstawił pan prezes Izby, na 60 i 80%, ale z drugiej strony wskazuję także na sygnały, które przysyła inspekcja. Jeden sygnał jest bardzo poważny. W mojej ocenie wymaga to bardzo poważnej analizy. Jest to kwestia funkcjonowania stacji diagnostycznych. Czy czasami nie godzimy się na to, żeby wozić niebezpiecznie? Skoro ruchome laboratorium wykrywa ze skutecznością czterdzieści na czterdzieści jeden dla Małopolski i dwieście sześćdziesiąt na sześćset czternaście dowodów rejestracyjnych odebranych w skali kraju, to wydawałoby się, że łatwo się domyśleć, w czym jest problem. Jest to też problem funkcjonowania diagnostów. Myślę, że tu potrzebne jest poważne przeanalizowanie tego, co jest. Zliberalizowaliśmy ten obszar usługi, także o charakterze publicznym. Na rynku tym jest niesamowita konkurencja. Konkurencja, niestety, nie jest tylko jakością usług. Konkurencja ta toczy się w innym wymiarze, kto, ile samochodów i na jakich warunkach przepuści u siebie. Musimy nazwać to po imieniu.

W związku z tym Transportowy Dozór Techniczny, który ma nad tym kontrolę, a także starostwa powiatowe, które bezpośrednio regulują czy nadzorują funkcjonowanie diagnostów i stacji diagnostycznych… Widać wyraźnie, że mamy ewidentnie poszerzającą się szarą strefę *de facto* braku kontroli. Naprawdę nie chodzi o to, żeby w tej chwili w jakimś porywie wydać wojnę transportowi drogowemu, ponieważ wiemy, co znajdziemy. Kiedy będziemy przyspieszonymi metodami kontrolowali autobusy dziesięcio-, piętnasto-, dwudziestoletnie, znajdziemy kilka rzeczy. Znajdziemy także kuriozalne kwestie związane z przeróbkami. W związku z tym spodziewam się, że w momencie kiedy stosowne izby, stosowna inspekcja łapie ewidentny błąd jak ten klasyczny samochód, jest ciąg dalszy także po stronie wystąpień, łącznie z prokuraturą. Nie może być tak, że ktoś kupuje sobie samochód, zwiększa liczbę foteli, później ponieważ nie mieści się w kilogramach, osłabia konstrukcję i udaje, że jeździ półautobusem, a tak naprawdę świadczy usługę półtransporterem. Były i są takie zjawiska, które są nagminne. Jednocześnie, uwaga, szturmuje ofertą cenową tych, którzy działają legalnie na tej samej trasie.

Wszystkie statystyki i wszystkie analizy w mojej ocenie nie pokazują kilku segmentów rynku przewozów osób. Nie mamy tu przewozów między głównymi aglomeracjami. Zupełnie inaczej wychodzi to na atrakcyjnych biznesowo kierunkach Warszawa – miasta wojewódzkie czy ważne miasta turystyczne bądź portowe. Inaczej jest pomiędzy tymi układami aglomeracyjnymi, ale jest pytanie o polską prowincję transportową. W tej sytuacji tutaj już w ogóle mamy wolną amerykankę, ponieważ są firmy szarej strefy, które odbijają jedną czy drugą linię, ale w rozumieniu rzeczywistej oferty transportowej powierzchniowej, czyli w skali całego powiatu, system nam nie działa.

I uwaga, mówimy to w realiach *de facto* po pierwszym roku funkcjonowania ustawy o zbiorowym transporcie publicznym. Czyli jakby mechanizmy, które wpisaliśmy do ustawy, albo są nieskuteczne, albo z różnych powodów nie działają, albo jeszcze nie dają impulsów do porządkowania rynku. Przypominam, jak dramatyczne boje toczyliśmy właśnie w zakresie wyłączności, jakie pomiędzy podkomisją, Komisją a salą plenarną odbywały się dramatyczne zderzenia w tym zakresie i także, uwaga, jak znacząco różnił się rynek, i ten w transporcie drogowym, i ten w transporcie kolejowym.

Myślę, że warto… Kieruję to do przedstawiciela ministra finansów jeżeli jest, jeżeli nie ma, proszę pana przewodniczącego o wysłanie zapytania pisemnego, żebyśmy mieli z pełnymi uzasadnieniami zestawienia dotyczące tego, na ile sektor publiczny wspiera różne rodzaju transportu i czym na dzisiaj różni się transport kolejowy i transport

drogowy, ponieważ wymaga to pełnych wyjaśnień. Legenda musi być opisana, żeby nie było tak, że konfliktujemy sektory. Kwestia jest nie tylko w ulgach ustawowych czy w różnej formie dopłat i mechanizmów.

Teraz przechodzę do konkluzji. Jak państwo pamiętają, przy e-mycie stoczyliśmy wielki bój – były także poprawki – żeby wyłączyć transport zbiorowy czy komunikację miejską z systemu dróg płatnych. Na razie jest to margines sieci dróg, ale miejmy świadomość, że w tej perspektywie unijnej do 2020 roku z bardzo różnych powodów będzie to na dominancie, na sieci dróg, na których jest wykonywana znaczna część przewozów do aglomeracyjnych, będzie wniesiony mechanizm odpłatności. Jest pytanie, czy jest to racjonalne i zasadne oraz w jaki sposób z tego wyjść. Skoro słyszymy, że będzie to stanowiło bardzo poważne utrudnienie, być może trzeba wrócić do mechanizmu zwrotu, żeby już nie rozróżniać: autobus rejsowy, autobus regularny, komunikacja pasażerska regularna, komunikacja pasażerska okazjonalna itd. Być może trzeba próbować tutaj iść w stronę zwrotu e-myta, z pełnymi tego konsekwencjami, nie w stosunku do rozwiązania przedmiotowego, kto świadczy usługę, ale podmiotowego, kto świadczy usługę i wiadomo jaką.

Drugi problem, jeszcze ważniejszy, to oczywiście akcyza albo VAT w głównym nośniku kosztów, czyli paliwie. Wydaje się, że udawanie, iż problemu nie ma i kierowanie się tylko tym, że wiemy, jak jest w budżecie i wszystko mamy podporządkowane dyscyplinie, to jedno. Z drugiej strony grozi nam detonacja na niesamowitą skalę problemów o charakterze społecznym. Państwo w wyniku tego procesu traci realny wpływ i nie wypełnia fundamentalnej funkcji istnienia i wiarygodności państwa, nie zapewnia zorganizowanego systemu transportowego i uwaga, eliminuje to poprzez jeden z czynników kosztowych. Naprawdę nie chodzi tu o to, czy cena oleju w Polsce nie jest pochodną dominacji czy zmowy rynkowej dwóch czy trzech głównych wytwórców i dostawców. To zostawiamy Urzędowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów i innym, a tu koncentrujemy się na czymś innym. Jest pytanie, czy akcyza czy jednak VAT. Jeżeli VAT, to jak? Oczywiści łatwiejszy jest zwrot akcyzy.

Została tutaj zgłoszona propozycja wraz z uzasadnieniem. Polecałbym jednak, żeby wiceminister właściwy do spraw transportu skontaktował się z właściwym w tej spawie departamentem Ministerstwa Finansów, ponieważ jest potrzebna poważna rozmowa. Jeżeli może to być spychanie resztek sektora do szarej strefy i wtedy ewidentne straty, nie tylko w wymiarze budżetowym, ale też moralnym, ponieważ będzie mniejsze bezpieczeństwo i będziemy bawili się w złodziei… Albo może być też mechanizm poprzez wcale nie tak wysoki zwrot z budżetu. Może być mechanizm odwrotny, wyciągania tych, którzy są na pograniczu szarej strefy i wchodzenia do legalnego obrotu, oczywiście pod warunkiem, że będzie to wypełniało w miarę logicznie szczelne sito, gdzie będziemy to weryfikowali.

Zasadniczy problem, o którym tutaj nie mówiliśmy, to nowi gracze o zadęciu globalnym, którzy wchodzą na polski rynek oraz ich oferty. Nie ukrywajmy, jest to oferta, przynajmniej na początek, która do końca psuje rynek. Jest to oferta, która ma polegać na wrogim przejęciu. Rozumiem, że są to nowe zjawiska globalizacyjne. Nie możemy mówić, że jak Janusz Piechociński uruchomi sobie linię na jedynej opłacalnej linii, to walczmy z nim albo nie walczmy, a kiedy w kraju ktoś uruchomi linię do Lublina czy gdzieś za 5 zł i będzie udawał, że tak będzie jeździł, to cieszmy się, gdyż ma z czego dołożyć. Ma z czego dołożyć, tylko rozbija to, co się pojawia. W związku z tym jest pytanie o rzeczywistego regulatora rynku. Zadajmy sobie pytanie. Był apel ze strony środowiska, że z różnych powodów nie robią tego samorządy, nie chcą być regulatorem rynku w rozumieniu tego, jak jest to w Urzędzie Transportu Kolejowego. Czy w ogóle dla transportu przewozu osób jest regulator rynku? Jest inspekcja, ale z inspekcji nie robiłbym regulatora rynku od tej strony, od strony zjawisk ekonomicznych, rywalizacji, nieuczciwości, konkurencyjności, wyceniania umów, wiarygodności, budowy etosu zawodu czy usługi itd., itd. Nie rozwodzę się, tylko po prostu pokazuję skalę zjawiska.

Uwaga, znaczna część z nas – myślę o tych, którzy siedzą w Komisji kilka lat i spotykają się systematycznie, zresztą nie tylko na posiedzeniach Komisji – ma świadomość, że coraz bardziej „zbliżamy się do ściany”, jeżeli chodzi o funkcjonowanie

tego sektora. Jest coraz bardziej dramatycznie smutno. Uwaga, sama tylko zmiana struktury własności niczego nie zmieni, ponieważ kluczowe jest jedno. Im więcej masz usługi podstawowej, tym większe ponosisz straty. Jeżeli idzie taki mechanizm, to znaczy, że mamy źle zbudowane otoczenie dla prowadzenia racjonalnego biznesu w tym zakresie. Ponieważ jest to biznes szczególnie wrażliwy społecznie, ludzko itd., musi być w tym określona ingerencja ze strony głównego regulatora czy państwa, i po stronie legislacji, i po stronie systemu danin i świadczeń itd.

Podzielam te poglądy, nie tylko jeżeli chodzi o pensje kierowców. W tej chwili jest coś takiego, że mamy pewne spowolnienie. Większość kierowców jest wiekowa i woli pracę u legalnego przedsiębiorcy z ZUS-em niż umowę śmieciową. Tylko co będzie, jak pokolenie kierowców pięćdziesiąt plus przestanie nam jeździć? Młode pokolenie kierowców trzydzieści plus nie będzie chciało jeździć na umowie śmieciowej ani nie będzie chciało świadczyć usługi za 2800 czy 3000 zł brutto. Nie znajdziemy już takich kierowców, dla których to będzie wartość. W związku z tym przywiązanie do zawodu bierze się z tego, że nie mają alternatywy. Na przykład są za starzy, żeby porzucić żony i córki, jechać dwieście kilometrów i tam zaczynać życie od nowa. A młodzi kierowcy tak zrobią. Jest to też kwestia zapewniania, szczególnie w kraju za wielkim miastem, dostępności rąk do pracy w tym obszarze, właśnie żeby byli młodzi kierowcy. Czy są? Dobrze wiemy, co się dzieje. Znowu rynek ma kształcić kierowcę i do tego wracamy. Wracam tutaj do tych spraw.

Wydaje się, że trzeba na nowo to wszystko przeanalizować bardzo szeroko i podjąć kilka działań. Mam następujące propozycje. Po pierwsze, bardzo szybkie przeanalizowanie relacji pomiędzy TDT, inspekcją, Policją drogową i resortem w obszarze współdziałania w zakresie poprawy bezpieczeństwa i diagnostyki. Nawet jeżeli ma się do skończyć wnioskiem, że wariant liberalny, po sześć stacji diagnostycznych w każdym powiecie, nam nie wyszedł, to naprawdę trzeba mieć odwagę, gdyż coś z tym musimy zrobić. Naprawdę nie może być to licytacja dowożenia dowodów, tylko rzeczywiste badanie samochodów. Nie tylko tych kilka kolejnych dramatycznych scen, które zobaczymy z katastrof, wymusi olbrzymie zniechęcenie społeczne, że w tym obszarze państwo się nie sprawdza. Szczekociny na kolei czy kolejny wypadek busa, to nie jest tylko doraźna liczba zwiększonych kontroli inspekcji, która i tak ostatnio ma bardzo dużo zadań. Doraźnie możemy zwiększać coś, kiedy jest tam jeszcze siła pociągowa, a wiemy, że inspekcja z różnych powodów dochodzi do granic swojej wydolności.

Po drugie, znowu zadanie dla resortu wraz z generalną dyrekcją. Co z e-mytem w transporcie publicznym? Tu wydaje się, że racjonalna jest nie próba innego oznakowania, wydzielania, tylko wprost zwrotu. Byłoby to bardzo czytelne, ponieważ to też legalizuje obrót. Trudno, na przykład z opóźnieniem kwartalnym. To w sumie nie będą tak wielkie kwoty, ale będą coś pokazywać.

No i po trzecie, sprawa fundamentalna jest to akcyza, zwrot na akcyzie, uwaga, dla wszystkich rodzajów przewozów z tego, co nazywamy transportem publicznym. A więc powinien być to także zwrot dla kolejarzy za transport.

Sprawa istotna, ponieważ wróci ona w każdej chwili. Myślę, że rząd musi o tym wiedzieć. Jest to kwestia pewnej niekonstytucyjności, jeżeli chodzi o rozwiązania studenckie. Ewidentnie mamy tu do czynienia z niekonstytucyjnością. Rząd nie czekając na wystąpienia czy życzenia Trybunału Konstytucyjnego, powinien przygotować dla Komisji analizę. Jeżeli trzeba, Komisja w trybie pilnym powinna podjąć się zmiany legislacyjnej.

Uważam, że na to powinno nas być stać i te trzy czy cztery obszary spraw, które za środowiskiem jeszcze raz wypunktowałem i pokazałem być może nie w tej hierarchii ważności, warto by było podjąć. Jak nie, spotkamy się za rok i pan prezes i przedstawiciel resortu Skarbu Państwa będzie mówił, że idzie nam nieźle w procesach zmian struktury własności, tylko nie będzie nam nawet nieźle szło na rynku przewozów, ponieważ znaczna część tego rynku będzie w szarej strefie albo w ogóle go nie będzie. A więc apeluję tutaj o pilność i doraźność analiz oraz szybkie przyniesienie do sejmowej Komisji Infrastruktury propozycji rozwiązań. Sprawa ta na pewno nie może czekać. Mówimy o niej już dziesięć lat, a mechanizm nakręcania się tylko bardzo złych tendencji rośnie.

Nie jest to więc już nawet pięć przed dwunastą, jest to dziesięć po dwunastej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Wcześniej zgłaszał się pan poseł Adam Abramowicz. Bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Problemów, które przedstawili przedsiębiorcy, a także o sposobach ich zaradzenia wysłuchałem z bardzo wielką uwagą. Problem jest ważny, ale wydaje mi się, że tymi sposobami nie rozwiążemy go. To, co państwo proponują, czyli zwroty akcyzy, to będzie bardzo skomplikowany system, który na dodatek nie będzie szedł w kierunku tego, co interesuje nas jako posłów, czyli zapewnienia transportu zbiorowego ludziom. Nas to interesuje. Tak, pan się uśmiecha, ale zwrot akcyzy spowoduje, że państwo wcale nie będziecie zainteresowani jeżdżeniem do miejscowości, które nadal przynoszą straty, tylko będziecie intensyfikować transport na liniach, które przynoszą zyski.

Dzisiaj jest, proszę państwa, ustawa o transporcie zbiorowym. Gdyby zadziałała, już przyniosłaby pozytywne efekty. Otóż to samorząd powinien przejąć odpowiedzialność za organizację transportu zbiorowego. Środki, o których państwo mówicie, np. akcyza czy inne środki, Minister Finansów powinien przekazać samorządowi. Dzisiaj samorządy nie palą się ani do wyznaczania planów przewozowych, ani do organizacji, ponieważ niesie to za sobą konieczność wydawania przez samorządy pieniędzy. A samorządy nie mają pieniędzy. Ustawa ta nadal będzie martwa, jeżeli Minister Finansów nie znajdzie pieniędzy na wsparcie funkcjonowania ustawy. Właśnie mogłyby to być pieniądze, o których państwo mówicie, tylko w inny sposób wróciłyby one do państwa.

Jeżeli samorządy opracują plany… Obowiązek ten jest przesunięty chyba do 2017 roku. Proszę państwa, jest to epoka. To powinno być robione już. Jeżeli linie będą wyznaczone zgodnie z interesem publicznym i społecznym, samorządy zorganizują przetargi, w których państwa firmy wezmą udział. Będą państwo mieli, gdzie jeździć, kogo wozić. Jakby dwie strony będą zaspokojone, i interes publiczny, i interes przedsiębiorcy, który powinien zarabiać na kursach. Dzisiaj kłopoty firm przewozowych, głównie PKS-ów państwowych i samorządowych, biorą się nie ze złego zarządzania. Mówi się tutaj, jest to jakiś przesąd, że jak jest państwowe czy samorządowe, od razu jest źle zarządzane. Jest to całkowita nieprawda. Bierze się to stąd, że firmy państwowe i samorządowe podlegają ciśnieniu społecznemu i jeżdżą tam, gdzie im się nie opłaca. To wykańcza owe firmy. Dla mnie jest to w ogóle jakaś paranoja, że samorządy różnego szczebla nie widzą tego. Podawał pan tutaj przykład PKS-u w Białej Podlaskiej. Jest to właśnie ofiara takiej polityki, ostatnia ofiara. Notabene wcale nie musiała być postawiona w stan upadłości, ponieważ majątek wynosił 8000 tys. zł, a długi 2000 tys. zł, a więc spokojnie mogło to jeszcze funkcjonować, ale generalnie jest to temat na inną wypowiedź.

Generalnie rzecz biorąc wydaje mi się, że jako posłowie powinniśmy zastanowić się nad nowelizacją ustawy o transporcie zbiorowym, wprowadzeniem takich przepisów, które spowodują nałożenie natychmiastowego obowiązku na samorządy uchwalania planów transportowych, zapewnienie samorządom środków na owe plany. Jeżeli samorządy nie będą miały pieniędzy, to przecież nie dopłacą. Państwo też nie macie teraz jako firmy transportowe, ale jeżeli dzisiaj będzie rozszerzony rynek… Przecież taki model już funkcjonuje w niektórych miastach. Przecież samorządy powołują zakłady, które ogłaszają przetargi na dane linie i najlepszy przewoźnik jeździ a samorząd do tego dopłaca. Transport zbiorowy na całym świecie jest deficytowy. Jeżeli pójdziemy w taki model, w jaki idziemy teraz, gdzie mamy wolną amerykankę i są zostawiane tylko te linie, które przynoszą zyski, to po jakimś czasie państwa firmy wykończą się, wykończą się te, które mają się wykończyć, te które mają zostać, zostaną. Ludzie będą mogli jeździć tylko na tych liniach, które przynoszą zyski, a przecież transport zbiorowy… Ludzie potrzebują też pojechać do lekarza, do miasta. Za to odpowiada samorząd i ludzie za to samorządowi płacą.

Oczywiście państwa postulaty, żeby transport zbiorowy zwolnić z opłat drogowych są jak najbardziej potrzebne i trzeba to też przeanalizować, ale dopóki nie zostanie wdrożona ustawa… A ona nie działa, no proszę państwa, nie działa, żaden samorząd nie bierze się za tę ustawę. Dopóki samorząd nie dostanie środków, niewiele się zmieni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, kto z państwa?

Przewodniczący rady nadzorczej PIGTSiS Krzysztof Częstochowski:

Moje nazwisko Częstochowski. Reprezentuję przewoźników PKS-owskich, ale wcale nie państwowych, wcale nie samorządowych. Jestem z Gorzowa, gdzie w powiatach strzelecko-drezdeneckim, sulęcińskim ponad 40% miejscowości nie ma połączenia. Czym to grozi? Młodzież zostaje w domu, ponieważ nie może dojechać, ludzie nie mają pracy, ponieważ nie mogą na godz. 6.00 bądź 7.00 dojechać do pracy. Kto ma tam pojechać? Najlepiej PKS, ponieważ w tych dwóch województwach prawie nie ma kolei. Wobec tego jedzie PKS, ale kto ma za to zapłacić?

Z wypowiedzi mojego poprzednika wynika, że my jako przedsiębiorcy mamy wytrzymać jeszcze do 2017 roku i prowadzić komunikację, ponieważ samorządy, jak słyszymy, nie chcą tego przejąć i nie przejmą do roku 2014, ponieważ dopiero wtedy są wybory samorządowe, a plany transportowe muszą być zrobione później. Jest pytanie, ile miejscowości nie będzie miało połączenia do 2017 roku. Może więcej niż połowa. Obszar wykluczenia pokazany na mapie to będzie pełen brąz, proszę państwa, przy galopujących cenach. I nie ma na to recepty. Przejęły to samorządy, łącznie z województwem lubelskim, gdzie wszystkie PKS-y są przejęte. Tak jak pan poseł zauważył, nie jest to problem zarządzania, jest to problem systemu finansowania.

Mam pytanie od dziewczyny, która dojeżdża z Torzymia do Gorzowa. Mówi: „Proszę pana, dlaczego za bilet do Gorzowa mam płacić 18 zł, ponieważ ode mnie nie ma kolei?" A jej kolega dojeżdża z Krzyża, skąd jest pociąg, i płaci 7 zł. Państwo tak ustalili zniżki. Kolega z Krzyża ma prawo korzystać ze zniżki, a dziewczyna ze wsi, z Torzymia, gdzie nie ma kolei, nie ma takiego prawa. Czy jest to OK.? Odpowiedzcie sobie państwo sami. Pasażerowie oczekiwali, że ustawa o transporcie publicznym będzie dla nich. A my tutaj opowiadamy o zezwoleniach, zaświadczeniach i innych historiach.

A powiedzcie mi państwo, jak np. przyjedziecie do Gorzowa i będziecie chcieli sprawdzić, w jaki sposób dojechać jakimś środkiem autobusowym do jakiejś miejscowości, to gdzie zasięgnięcie informacji. Sądzicie państwo, że jest jeden punkt, gdzie można uzyskać wiedzę, czym dojechać? Nie, ponieważ środki na infrastrukturę, na dworce kolejowe, na informację, na system sprzedaży biletów nie idą do komunikacji autobusowej. Dzisiaj mamy pomoc Unii Europejskiej dla dworców kolejowych, dla rozwoju systemu informacji, a pasażer drugiej kategorii wiejskiej jest skazany na wykluczenie. Będzie się to pogłębiało dopóty, dopóki nie uregulujemy modelu finansowania komunikacji. Obojętnie kto to przejmie, czy samorząd, czy przedsiębiorstwa, jeżeli państwo tego nie zrobicie, za dwa, trzy lata, jeżeli jeszcze się spotkamy, obszar wykluczenia będzie prawie na terenie całej Polski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Proszę bardzo, pan Marian Osuch. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego Marian Osuch:

Reprezentuję organizację pracodawców transportu samochodowego. Biorę udział w posiedzeniach Komisji od dwudziestu lat z różnym nasileniem. Trzeba powiedzieć, że w ostatnim okresie są takie posiedzenia jak dziś poświęcone PKS-om. Zawsze budziło to wiele nadziei. Skoro tu w parlamencie mamy możliwość zaprezentowania zjawisk negatywnych, ponieważ to, co jest pozytywne, jest pozytywne i nikt nie będzie się nad tym użalał… Zawsze jest to przygotowane tak jak dzisiaj, tym razem przez pana Szczerbaciuka. Jest rzetelnie, uczciwie pokazane, w sposób zrozumiały dla każdego, nie

tylko znawcy przedmiotu, ale i tych pań posłanek i panów posłów, którzy na co dzień niekoniecznie z tym zjawiskiem mają do czynienia.

Proszę państwa, ustawa 2011, na którą czekało się kilka lat, dawała nadzieję, że wreszcie uporządkuje się sprawy transportu, zwłaszcza pasażerskiego. Po kilku latach, po niewielu latach pojawiła się ustawa o inspekcji. Inspekcja stała się wielkim oczekiwaniem dla przewoźników na tym rozregulowanym rynku, który doprowadził przedsiębiorstwa PKS-u do zapaści, jak tu słyszymy. Tyle znikło, tyle znikło. Nie znikło dlatego, że przewoźnicy są niepotrzebni. Dalej są potrzebni, dzieci idą na piechotę, na przystankach zabierają się na okazję albo ojciec lub matka dowożą je jakimś tam samochodem. Przewoźnik zniknął, ale nie na skutek tego, że jest niepotrzebny, tylko na skutek swojej niemocy przeciwstawienia się tym warunkom, jakie zaistniały na rynku przewozowym. Najpierw na dziko była komunikacja busowa. Tu na tej sali, i nie tylko, też tam na tej większej, grzmieliśmy o busach przerabianych, z siedzeniami montowanymi na gwoździe. Tu, w tym parlamencie tak dużo było powiedziane. I dzisiaj jeszcze dołożyliśmy. Ale po co? Po to, żeby rozbudzić zainteresowanie tą gałęzią, tą uspołecznioną gałęzią działalności.

Ostatnia ustawa o zbiorowym przewozie transportu osób, pasażerów. Proszę państwa, znowu mija dwa lata, a problemy zostają. Życie nie eliminuje problemów przy pomocy narządzi ustawowych. Po prostu zjawiska raczej się pogłębiają. Dlatego wydaje mi się, że dzisiaj moi przedmówcy, panowie posłowie zarówno pan Janusz Piechociński, jak i pan, znawcy… To mówił fachowiec, który doskonale widzi, co się dzieje, to nie jest wirtualny mówca czy jakiś akademicki znawca problemu. A więc problem jest znany i jeszcze dzisiaj przedstawiony w punktach, zarówno przez pana Piechocińskiego, jak i wcześniej pana Szczerbaciuka. Zatem zjawisko jest rozpoznane. Diagnoza jest postawiona. Chodzi o to, żeby parlament, parlamentarzyści, szanowne panie i panowie posłowie postawili sobie taki punkt honoru, przepraszam, że tak mówię, żeby pomóc nie tyle PKS-om, co pomóc społeczeństwu, pomóc pasażerom, pomóc dzieciom, pomóc studentom.

Rozpoznałem zjawisko, skąd się wziął komitet społeczny. Doszedłem tam do sedna. Komitet powstał w Łodzi, ponieważ oni dojeżdżają do Warszawy. Potrzebny był im pociąg. Umieli pięknie wykorzystać kampanię prezydencką. Podesłali, prezydent jako jeden z punktów swojej kampanii powiedział: „Tak, zrobimy". Tylko że odpowiedział tylko na ten postulat, ten kolejowy. Jak tak można? No jak tak można? Jest to niemożliwe. Wielokrotnie przy różnych okazjach mówimy: nierówność podmiotów, nierówność zjawisk, nierówne traktowanie. Jest to ewidentna sprawa i trzeba do tego wrócić.

Panie przewodniczący, pan jest tutaj tak jakby… tak jak tu kolega był w Komisji, a dzisiaj siedzi po tej stronie. Ale pan jest w Komisji już dziesiątki lat, i w Komisji, i w podkomisji, mało tego jest pan już przyjacielem PKS-u prawie w kraju, a nie tylko w lubelskiem. Chodzi o to, żeby naprawdę od dziś urobek tego posiedzenia się zmaterializował. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. To bardzo ważne, że ci, którzy tu pracowali, z konkretnymi doświadczeniami, trafiają do środowisk, które potrzebują pomocy. To chwalebne. Ja też nie wiem, gdzie jeszcze w życiu wyląduję. Oczywiście deklarowałem i jednoznacznie deklaruję, że jestem razem z państwem w tych kłopotach, w których jesteśmy wspólnie. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Radca prawny w Komunikacyjnym Związku Komunalnym Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego Jędrzej Klatka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jędrzej Klatka. Jestem radcą prawnym Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, który organizując komunikację miejską na obszarze dwudziestu pięciu miast aglomeracji górnośląskiej, jest największym obok ZTM w Warszawie organizatorem komunikacji miejskiej w Polsce.

Chciałbym powiedzieć, że w pełni podzielam trzy obserwacje oraz popieram trzy postulaty zgłoszone w trakcie wystąpienia pana prezesa Szczerbaciuka. Mianowicie z bliżej niewiadomych powodów przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

tak naprawdę nie do końca się przyjęły, albowiem powiaty i województwa w większości nie podjęły się funkcji organizatorów przewozów powiatowych i wojewódzkich, pomimo tego że zgodnie z literą prawa takie obowiązki ciążą na nich od dnia 1 marca ubiegłego roku. Tymczasem obserwujemy spychotechnikę, oczekiwanie na opracowanie planów transportowych. Niewątpliwie są to zjawiska, które bardzo utrudniają pracę w terenie.

Po drugie, podzielam obserwacje pana prezesa Szczerbaciuka, że rzeczywiście sektor kolejowy w większym stopniu korzysta z pomocy publicznej niż sektor drogowy. Nie będę wymieniał Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich, Kolei Śląskich. Idą tam gigantyczne pieniądze. I dobrze, że idą, ale niedobrze, że dzieje się to kosztem sektora transportu drogowego.

Najważniejsza sprawa to likwidacja praw wyłącznych pod hasłem liberalizmu, wolnego rynku itd. Proszę państwa, panie i panowie posłowie, ta dziedzina gospodarki z definicji jest nierentowna, nie tylko w Polsce, ale w całej Unii Europejskiej, na całym świecie. Na kilkaset linii organizowanych przez KZKGOP zaledwie kilka jest rentownych. Linii rentownych mogłoby być więcej, gdyby istniała możliwość przyznawania praw wyłącznych. Co obserwujemy dzisiaj? Kiedy jest rozkład jazdy, minutę, dwie minuty wcześniej w godzinach szczytu, na najbardziej lukratywnych trasach podjeżdża mikrobus i zabiera pasażerów, jadąc o dziesięć groszy taniej niż kosztuje bilet organizatora komunikacji. Nie pojedzie on jednak poza godzinami szczytu, nie pojedzie rano, nie pojedzie w nocy, nie pojedzie na innej trasie, gdzie przecież też istnieją potrzeby społeczne.

Przechodząc do liczb, chciałbym powiedzieć, że funkcjonowanie komunikacji w aglomeracji górnośląskiej kosztuje 500.000 tys. zł. Z kwoty 500.000 tys. zł, zgodnie z bieżącym planem finansowym w 2012 roku, kwotę blisko 300.000 tys. zł musi dołożyć w formie dotacji dla związku komunalnego dwadzieścia pięć miast, które są członkami tego związku. Dotacja gmin z pewnością byłaby znacznie niższa, gdyby istniała możliwość przyznania praw wyłącznych. Taki postulat chciałbym zgłosić, żeby znowelizować ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i umożliwić przyznawanie praw wyłącznych tak, jak jest to w całej Unii Europejskiej, za wyjątkiem Polski.

Wreszcie ostatnia sprawa, ostatni postulat, być może o bardziej lokalnym charakterze. U nas, w aglomeracji górnośląskiej, także podobno w aglomeracji trójmiejskiej, mamy problem, gdyż okazało się, że formuły współdziałania pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego – mam na myśli porozumienia i związki komunalne – nie są wystarczające dla naszych potrzeb. Dlaczego nie są wystarczające? U nas obok siebie działają trzy związki komunalne, a ustawy samorządowe nie pozwalają, żeby związek komunalny porozumiał się z drugim związkiem komunalnym, ponieważ nie jest to jednostka samorządu terytorialnego. Potrzebne są takie zmiany w prawie, które umożliwią zawarcie porozumienia pomiędzy jednym a drugim związkiem komunalnym, a także zmiany w prawie, które umożliwią zawarcie porozumienia pomiędzy gminą, która nie jest związku, ponieważ np. nie została do niego przyjęta, a samym związkiem. Na granicy związku komunalnego świat się nie kończy. Ludzie chcą dojechać też dalej, ci ludzie, którzy mieszkają poza obszarem związku komunalnego. Istniejące przepisy nie bardzo stwarzają taką możliwość, a przecież nie można finansować zadań, które nie są zadaniami własnymi, ponieważ jest to naruszenie dyscypliny budżetowej. Takie są nasze postulaty. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za cenne uwagi. Oczywiście sugeruję, aby państwo tak bardzo zazdrośnie nie patrzyli na wielkie wsparcie przewozów kolejowych. Wiedzą państwo, z jakimi trudnościami boryka się akurat ten transport, ten sektor transportu. Sektor przewozów kolejowych także próbujemy wspólnie porządkować i wydźwignąć go z poważnych kłopotów, gdyż wkrótce będzie operował na europejskim jednolitym rynku kolejowym. To także nasze wspólne działanie. A zatem, jeżeli rozmawiamy o problemach tego sektora, czyli samochodowych przewozów pasażerskich, to jakby tutaj szukajmy rozwiązań, ale nie patrzmy, że odbywa się to, nie oceniajmy, że odbywa się to kosztem

wsparcia pasażerskich przewozów kolejowych czy w ogóle przewozów kolejowych. Bardzo proszę, pan Maciej Wroński.

Dyrektor Biura Prawnego OZPTD Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Pozwalam sobie zabrać głos w imieniu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Jednocześnie chciałbym przeprosić w imieniu mojego szefa, pana przewodniczącego Bolesława Milewskiego, że nie bierze udziału w tak ważnej i istotnej debacie. Po prostu wcześniej planowane okoliczności uniemożliwiły mu bezpośredni udział.

Teraz *ad rem*. Jest takie prawo Kopernika, że pieniądz gorszy wypiera pieniądz lepszy. Jest to prawo związane z ekonomią, stosowane w ekonomii. Także w przypadku przewozów drogowych, w szczególności przewozów pasażerskich daje się ono w pełni zastosować.

Na podstawie informacji przekazanej przez pana prezesa Szczerbaciuka widzimy, że duże firmy dysponujące zapleczem technicznym, bazą eksploatacyjną, doświadczoną i wykwalifikowaną kadrą po kolei padają albo redukują działalność ze stu, dwustu pojazdów do dwudziestu. Oczywiście rynek nie znosi próżni. Wynika to z pewnej sytuacji, a mianowicie z takiej sytuacji, że dobrze zorganizowana firma nie jest w stanie konkurować z przewoźnikiem, którego baza eksploatacyjna to miejsce parkingowe dla busa przez blokiem. Po prostu nie ma takich możliwości. Teraz ktoś może powiedzieć: „Jest wolna konkurencja”. Nie, szanowni państwo, nie ma wolnej konkurencji. Porządek prawny obowiązujący w Unii Europejskiej oznacza reglamentację do zawodu przewoźnika. Reglamentacja ta odbywa się na podstawie kryteriów jakościowych.

Teraz, już niedługo pewnie na forum Komisji czeka nas debata na temat tego, w jaki sposób, na jakim poziomie ustalić kryteria jakościowe. Są dwie opcje. Przeważnie dwie pojawiają się w dyskusjach. Kryteria albo można ustalić na bardzo wysokim poziomie tak, żeby w ogóle ograniczyć dostęp do zawodu nowych przedsiębiorców, a słabe firmy wyeliminować. Druga opcja polega na tym, że praktycznie rzecz biorąc, otwieramy wszystko na oświadczenia. Parking pod blokiem czy na polu, za chałupą. Niech to wszystko będzie, gdyż pozwalajmy się rozwijać transportowi. Nie będę rozwijał, ale oba te założenia są błędne. Trzeba uchwycić rozsądny punkt i konsekwentnie sprawdzać na etapie dopuszczenia do zawodu przewoźnika. Szanowni państwo, oczywiście możemy mówić, niech inspekcja więcej kontroluje, Policja, straż miejska, jeszcze listonosze niech kontrolują, przecież też są umundurowani. Natomiast przypomina to sytuację w służbie zdrowia, gdzie łatwiej jest zapobiegać niż później leczyć. Po prostu koszty leczenia są znacznie wyższe, a i leczenie często jest nieskuteczne, pacjent umiera, tak jak mamy w przypadku przewozów pasażerskich. Dlatego ważne jest, żeby zwrócić uwagę na ten aspekt sprawy, aby kryteria jakościowe, o których, mam nadzieję, niedługo będziemy dyskutowali na forum Komisji, były ustawione na rozsądnym poziomie.

Druga kwestia. Brak konkurencyjności poszczególnych gałęzi transportu. Powiem tak. Trzeba powtarzać, pojawiło się to już na tej sali, ale trzeba powtarzać aż do znudzenia, że nie chodzi o to, że ktoś ma dać pieniądze przewoźnikowi. To nie o to chodzi. Za wszelkie koszty, które się zwiększają, tak naprawdę zapłaci konsument usług, odbiorca usług, obywatel. Nie mówmy, że przewoźnicy, czy to przewoźnicy kolejowi, czy to przewoźnicy drogowi domagają się dopłat, ponieważ chcą mieć lepszą sytuację. Nie. Tak naprawdę jest to ważne, jest to istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw, jakie reprezentujemy, ale najważniejsze jest to jednak dla konsumenta.

Odbyła się tutaj dyskusja na temat paliwa, akcyzy, podatku VAT. Szanowni państwo, wiemy, zdajemy sobie sprawę z różnych ograniczeń, które wynikają z dyrektywy energetycznej. Dyrektywa ta obowiązuje, ale w ramach owej dyrektywy mimo wszystko coś można, daje ona pewne pole manewru. Pan prezes Szczerbaciuk wymienił wiele państw Unii Europejskiej, gdzie co prawda co roku zmieniają się stawki, ale też co roku można ubiegać się o zwrot akcyzy. Dlaczego? Akcyza jest ustalona według kursu, który obowiązuje w danym dniu pod koniec roku. W międzyczasie kursy akcyzy często się zmieniają. Bardzo często akcyza jest określona na poziomie wyższym niż wynika z dyrektywy energetycznej. Właśnie ta różnica powinna być dostępna dla wszystkich przedsiębiorców wykonujących

przewozy pasażerskie, ale także oczywiście i towarowe, gdyż w innym przypadku nie będziemy konkurencyjni na europejskim rynku, gdyż w innym przypadku pieniądze będą tylko przekładane z kieszeni do kieszeni. Tak naprawdę na samym końcu zapłaci obywatel, mieszkaniec i niestety, skutki tego będą złe.

Nie wierzyłbym tutaj w możliwość sprawnego działania administracji rządowej. Dlaczego? Ma takie kłopoty jak i budżet państwa. Po prostu, żeby administracja rządowa czy samorządowa działała sprawnie, powinna mieć środki. Środków tych nie ma, i pewnie nie będzie. Dlatego jeżeli jest możliwość, żeby środkami finansowymi bezpośrednio zarządzali ludzie, od których środki pochodzą, to nie zabierajmy im, nie róbmy pośrednika, który będzie przekładał pieniądze z jednej kieszeni do drugiej kieszeni.

Wreszcie jeszcze jedna rzecz, może marginalna, ale także mająca wpływ. Szanowni państwo, jest wiele zjawisk patologicznych, na które w ogóle nie ma żadnej reakcji. Chodzi o kradzież paliwa. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego u poprzedniego wiceministra spraw wewnętrznych zwracał na to aż dwukrotnie uwagę. Czynił to osobiście pan przewodniczący Milewski. Jest to zjawisko powszechne. Niestety, nasi kierowcy nie do końca są uczciwi. Oczywiście nie wszyscy, ponieważ jest wielu wspaniałych pracowników, wielu wspaniałych ludzi, ale niestety, ta część powoduje, że z jednej strony koszty transportu znowu rosną. A z drugiej strony ktoś to paliwo kupuje. Kupuje szara strefa, kupuje nieuczciwa konkurencja. Uczciwy przewoźnik w tym momencie też nie jest w stanie z nią konkurować.

Na zakończenie chciałbym podziękować i panu przewodniczącemu, i panu posłowi Stanisławowi Huskowskiemu za to, że w stosunku do pewnego, być może nieznacznego, sektora drogowych przewozów pasażerskich jednak w jakiś sposób wysłuchał postulatów. Chodzi o przewozy okazjonalne, które są organizowane przez poważne firmy, firmy posiadające także autokary, realizujące przewozy turystyczne albo wyspecjalizowany przewóz. Przewozy te od dnia 7 kwietnia miały całkowicie zniknąć, na takiej zasadzie, że wszędzie jeździmy taksówką. Na przykład prezes wielkiej firmy międzynarodowej przyjeżdżający do Polski musiałby mieć podstawioną taksówkę i jeździć cały dzień z miejsca do miejsca taksówką. Przy tej okazji nie neguję interesów taksówkarzy, uważam, że rzeczywiście dzieje się im krzywda, ale nigdy nie można wylewać dziecka z kąpielą. Myślę, że dzięki panom posłom zostało to w jakiś tam sposób naprawione. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rzadki to przypadek, ale zdarzył się. Dziękuję panu Maciejowi Wrońskiemu. My tutaj, zmagający się w tej izbie mamy świadomość, jak wysokie notowania ma ta izba, w związku z tym szczególnie miło było usłyszeć takie słowa. Bardzo proszę pana o zabranie głosu, ale proszę też o przedstawienie się.

Prezes zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Szczecinie Henryk Leszczyński:

Henryk Leszczyński. PKS Szczecin.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKS Sp. z o.o. w Szczecinie Henryk Leszczyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W nawiązaniu do wystąpienia pana prezesa Izby chciałbym podkreślić, iż proponowany przez Izbę system zwrotu akcyzy, po pierwsze, jest bardzo prosty w przeciwieństwie do tego, co tutaj mówił pan poseł Abramowicz. Tak jak wynikało z prezentacji pana prezesa, jest bardzo prosty wzór, przyjęto określone dane i bardzo łatwo da się wyliczyć, ile należałoby zwracać akcyzy w przeliczeniu na tonę. Po drugie, nie wymaga to dodatkowych nakładów oraz dodatkowego zatrudnienia ze względu na swoją prostotę. Po trzecie, z szacunkowego wyliczenia, które zostało przedstawione przez Izbę, wynika, że jest to neutralne dla budżetu, a być może nawet wpływy do budżetu z tego tytułu będą większe. Po czwarte, system ten – a niemalże we wszystkich wypowiedziach podnoszony był problem szarej i czarnej strefy – mocno ją uporządkuje. Po prostu podmioty, które nie wejdą do systemu, przegrają na rynku,

a po to, żeby wejść do systemu, będą musiały wykonać wszystkie czynności, które są związane z systemem zatwierdzonym przez Ministra Finansów, o których pan prezes Szczerbaciuk również mówił. Musi być wydruk z kas fiskalnych do rozliczenia itd. Po piąte, i najważniejsze, zwiększy to dostępność komunikacji dla obywatela, dla pasażera przede wszystkim w małych miejscowościach, co tutaj mocno podkreślano. Zwiększy dlatego, że jeżeli nasz koszt, koszt przewoźników będzie mniejszy, automatycznie zwiększy się rentowność na tych liniach, na tych kursach, które w tej chwili są deficytowe.

Chciałbym jeszcze nawiązać do wypowiedzi pana ministra Jarmuziewicza. Pan minister Jarmuziewicz na początku swojego wystąpienia bardzo mocno podkreślił, że chodzi tutaj o pasażerów wykluczonych. A my jesteśmy właśnie dla nich, jesteśmy dla tych najbiedniejszych z tych miejscowości, które, niestety, są w takim, a nie innym położeniu ze względu na sytuację gospodarczą. Przede wszystkim ludzie ci mają dużo mniejszy status materialny. To oni muszą korzystać z komunikacji, to ich trzeba uaktywnić. Cały ten system właśnie przewiduje wyjście takim ludziom naprzeciw. Bardzo dziękuję za zrozumienie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan Leszek Cieślik. Proszę Leszku.

Prezes zarządu PKS SA w Suwałkach Leszek Cieślik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Rzeczywiście teraz jestem z tej drugiej strony, chociaż w poprzedniej kadencji byłem posłem i akurat poznawałem problemy jakby z innej strony. Nie będę dzisiaj ustosunkowywał się do wszystkich postulatów, które tutaj zostały zgłoszone i przez pana prezesa Szczerbaciuka, i przez moich szanownych przedmówców. Oczywiście w jakimś sensie, patrząc w tej chwili z drugiej strony, podzielam je, chociaż można jeszcze dyskutować nad ewentualnymi ostatecznymi rozwiązaniami.

Chciałbym też powiedzieć, że dobrze się stało, iż Komisja Infrastruktury zainteresowała się tym problemem i poświęciła czas na debatę. Wydaje się, że rzeczywiście przedsiębiorstwa, w ogóle przewoźnicy przez ostatnie lata jakby zostali zostawieni sami sobie. Myślę, że ustawa, idea ustawy o transporcie zbiorowym jest słuszna, tylko, że rzeczywiście nie zadziałała. Samorządy jako organizator i regulator rynku nie wywiązują się z ducha przepisów ustawy, ale myślę, że po prostu też trzeba trochę… Nie chodzi o to, żeby zmusić samorządy nakazami. Przez wiele, wiele lat byłem samorządowcem, byłem burmistrzem miasta. Wiem, jaka kiedyś była komunikacja. Bez wsparcia ze strony organizatora komunikacji prawdopodobnie komunikacja miejska dzisiaj wyglądałaby jeszcze gorzej.

Natomiast nas – mówię dzisiaj jako przedsiębiorca transportowy – postawiono w takiej sytuacji, że z jednej strony ustawa nie zadziałała, z drugiej strony brak mechanizmu finansowania bądź współfinansowania wymiany taboru. Nie mówię już o dworcach, ale szczególnie wymiana taboru jest konieczna. To nie tylko daje możliwość tego, że będzie lepszy komfort, ale też daje oszczędności. Dzisiejsze samochody, autobusy nowej generacji nie spalają tyle co H9 czy inne tego rodzaju, które mają kilkanaście lat.

Na marginesie powiem tak. Jako samorząd województwa podlaskiego przejęliśmy pięć spółek. Oczywiście średnia wieku w mojej spółce to ponad szesnaście i pół roku. Bez jakiegoś mechanizmu pomocy z Unii Europejskiej, ze środków Unii Europejskiej praktycznie nie jest możliwa wymiana, dojście do średniego stanu np. osiem i pół. Nie mówię o takim, jakie mają samorządy miejskie.

Dlatego, panie przewodniczący, konkludując na zakończenie, żeby nie powielać spraw… Chociaż muszę odnieść się jeszcze do jednej kwestii, która dotyczy ulg. Faktycznie mówił o tym ktoś przede mną. Jeżeli chodzi o projekt obywatelski, w momencie, kiedy była decyzja w sprawie ustawy okołobudżetowej dotyczącej finansowania kolei, praktycznie nie było zgłoszenia się do kontynuowania dalszych prac nad ustawą. Wiem, co mówię, ponieważ byłem przewodniczącym podkomisji. Więc w zasadzie zależało tylko na ulgach kolejowych i zostało to zrobione. Rzeczywiście dzisiaj jesteśmy trochę pokrzywdzeni, jest tutaj jakby taka nierówność.

Ale konkludując, panie przewodniczący, żeby nie przedłużać, powiem tak. Naprawdę proszę i apeluję do pana przewodniczącego, a wiem i znam pana przewodniczącego ze skrupulatności i dobrych działań, żeby wszystkie te postulaty rzetelnie przeanalizować, co jest możliwe, co nie jest możliwe, a to, co jest możliwe, żeby pchnąć dalej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Może jeszcze momencik. Jeszcze ktoś z państwa? Proszę o zgłoszenia, ponieważ zamknę już listę mówców. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Mobilis Sp. z o.o. Eugeniusz Szymonik:

Nazywam się Szymonik Eugeniusz. Jestem prezesem zarządu spółki Mobilis. Jest to spółka transportu autobusowego, w tej chwili jedna z największych spółek w Polsce, działająca zarówno w kraju, jak i za granicą.

Możemy się pochwalić, że nasza spółka, chociaż było o tym cicho w prasie, wygrała kontrakt na obsługę transportu podmiejskiego w Amsterdamie na kwotę 2.000.000 tys. zł. Chyba jeszcze żadna firma nie miała takiego kontraktu, co dowodzi, że polskie firmy potrafią wykonywać transport publiczny, zarówno w kraju, jak i za granicą, na wysokim poziomie. Oczywiście wygraliśmy jakością oferty, ponieważ pod względem cenowym nasza oferta była identyczna jak wszystkie pozostałe oferty, które złożyli czołowi przewoźnicy europejscy.

Chciałbym tutaj odnieść się, troszkę bardziej optymistycznie spojrzeć na polski transport, generalnie autobusowy, ponieważ towarowy jest na bardzo wysokim poziomie. Jesteśmy tygrysem w Europie, jeżeli chodzi o transport towarowy i możemy być z tego dumni. Chociaż zaczynaliśmy dwadzieścia lat temu, w tej chwili jesteśmy liderem. W transporcie autobusowym może być podobnie, również możemy być liderem. Myślę jednak, że jest kilka spraw do uporządkowania.

Chyba jedną z najważniejszych jest to, żeby ustawa o publicznym transporcie zbiorowym po prostu zaczęła funkcjonować, dlatego że skoro z założenia przyjmujemy, że przewozy publiczne ze względu na dostępność powinny być deficytowe, jeżeli mają być dotowane z budżetu samorządu czy z budżetu państwa, oczywiście powinno się wyłaniać przewoźników w wyniku ogłaszanych przetargów. W związku z tym myślę, że powinna być weryfikacja gospodarności tychże przewoźników, weryfikacja kosztów, weryfikacja ceny. Oczywiście nie kwestionuję tego, że jest wiele przedsiębiorstw komunalnych bardzo dobrze zarządzanych, jest wiele firm państwowych bardzo dobrze zarządzanych, jest wiele monopoli naturalnych, które również są bardzo dobrze zarządzane i które są bardzo efektywne. Jeżeli natomiast mamy wydawać pieniądze publiczne i jeżeli nie chcemy mieć wątpliwości, czy wydaliśmy je oszczędnie i słusznie, myślę, że weryfikacja w postaci konkurencji firm, które ubiegają się o zamówienie, jest bardzo ważna.

W związku z tym myślę, że jednak w pierwszym ruchu przed prawdziwym rozpoczęciem startu ustawy o zamówieniach publicznych powinno być dokończenie prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, w tym wypadku przedsiębiorstw PKS. Nie mówię, że państwowe przedsiębiorstwa PKS nie mogłyby w tej formie dalej funkcjonować, natomiast na pewno są jakieś ograniczenia związane z przerostami kadrowymi, z niemożliwością pewnych działań restrukturyzacyjnych. W związku z tym myślę, że obciążenie PKS-ów w takiej postaci, że do tej pory spełniały one misję, na pewno jest pewną trudnością w zakresie tego, żeby efektywnie funkcjonowały na wolnym rynku transportowym. Jeżeli godzimy się na to, że mamy wolny rynek transportowy, wówczas przedsiębiorstwa państwowe powinno uwolnić się od obowiązku, od obciążenia spełniania misji. Misję ma w tej chwili spełniać państwo i samorząd, natomiast przewoźnicy mają konkurować, przede wszystkim mają konkurować jakością swojej oferty. Myślę, że w tym momencie wiele problemów, które dzisiaj zostały przedstawione, mogłoby po prostu zniknąć.

A więc mój postulat jest taki, żeby najpierw dokończyć prywatyzację, a następnie, żeby faktycznie przewozy lokalne, regionalne były realizowane w ramach ustawy o transporcie publicznym i żeby dostęp do świadczenia owych usług mieli wszyscy

przewoźnicy na równych zasadach. W zasadzie powinni być to prywatni przewoźnicy, dlatego że tak jest w całej Europie. Przewozy w miastach są realizowane przez przedsiębiorstwa komunalne, natomiast przewozy regionalne są organizowane przez samorządy tak jak np. w Holandii, w Amsterdamie, gdzie zarząd regionu Amsterdam ogłosił przetarg. Przetarg ten na dziesięć lat wygrała firma EBS Transportation E.V., której stuprocentowym właścicielem jest firma Mobilis. Myślę, że my też już powinniśmy się opierać na doświadczeniach europejskich, ponieważ są one dobre. Natomiast polscy przewoźnicy autentycznie mają potężne doświadczenie. Możemy realizować usługi bardzo dobrze. Nawet w wielu dziedzinach możemy wyprzedzić innych pod względem jakości i organizacji realizowanych przewozów publicznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Pozwólcie, że będziemy zbliżali się do końca. Nie ulega wątpliwości, dzisiejsza debata wyraźnie dowodzi, że cały transport wymaga konsekwentnej restrukturyzacji i modernizacji. Dotykali państwo innych sektorów mówiąc o swoich problemach. Na dzisiaj z całą mocą wyrażam swój pogląd, że praca wykonana dotychczas w sektorze przewozów pasażerskich, także z udziałem państwa, jest wspólnie dobrze wykonaną robotą, ale wymaga ona kontynuacji.

Otóż ustawa o transporcie zbiorowym, pomimo tego że także dzisiaj formułowali państwo potrzebę jej nowelizacji, w pierwszej kolejności wymaga wdrażania. Zauważcie państwo, że jeżeli mówiliście, że niezbędne są środki na wsparcie tej części transportu przewozów pasażerskich, to tą właśnie ustawą otworzyliśmy furtkę. Otóż teraz trzeba, żeby określony ustawą organizator, po pierwsze, pojawił się, a tutaj wyartykułowaliście państwo, że się nie pojawił. Ani samorząd wojewódzki, ani samorząd terytorialny miasta, powiaty nie wykazały zainteresowania. Powinny one wykazać zainteresowanie, mało tego, wdrażając powinny określić priorytety, priorytety, które dadzą możliwość występowania o środki unijne. To nie jest prawdą – powątpiewaliście tutaj państwo – że Unia nie daje nam możliwości korzystania ze środków finansowych na transport osób, na przewóz pasażerski. Daje taką możliwość, tylko że musimy wykonać tę pracę, która jest po naszej stronie. Mówiąc wprost, muszą wykonać to organizatorzy transportu zbiorowego.

Jeżeli państwo dotykali transportu kolejowego, to skąd się wzięły możliwości dla kolei na wsparcie i inwestycje w tabor? Myślicie państwo, że byłoby to możliwe, gdyby resort nie określił priorytetów? Po pierwsze, oczywiście modernizacja linii kolejowych, oczywiście dworców, oczywiście taboru. W związku z tym, że mamy taką sytuację, niestety, że nie jesteśmy przygotowani do przyjęcia wszystkich środków przeznaczonych na modernizację linii kolejowych, a kończy się perspektywa finansowa na lata 2007-2013, to kolej, transport kolejowy miał określone priorytety właśnie w postaci modernizacji dworców oraz modernizacji taboru. Stąd są te możliwości. Analogicznie, takie były nasze wspólne intencje, nie zmieniły się. W związku z tym powinniśmy wspólnie wykonywać, kontynuować pracę, powiadam wspólnie, państwo operujący w tym sektorze transportu oraz my tutaj w Sejmie w Komisji Infrastruktury, ale także nie ulega wątpliwości, że resort infrastruktury, ponieważ najwięcej próśb i wniosków było kierowanych właśnie pod adresem resortu.

Zatem kończąc, zwracam się także w imieniu Komisji do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, oczywiście poprzez reprezentujące go tutaj osoby, ale również do innych resortów, o spojrzenie na wyartykułowane tutaj dzisiaj problemy. Oczywiście nie mamy wątpliwości, diagnoza jest właściwa. Zwracam się o spróbowanie wypracowania kolejnych instrumentów wsparcia sektora transportu przewozów pasażerskich. Jeżeli państwo zgodzicie się z tym, proponowałbym zakończenie naszej dzisiejszej debaty. Czy są uwagi? Bardzo proszę, mój krajan, pan Franciszek Kowaluk.

Wiceprezes zarządu PIGTSiS, prezes zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Łosicach Franciszek Kowaluk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jestem wiceprezesem Izby, a jednocześnie prezesem najmniejszego, być może nie najmniejszego, ale PKS-u funkcjonującego w najmniejszej miejscowości, prawie w wiosce, w Łosicach. Panie przewodniczący,

moja serdeczna prośba. Najpierw podziękowanie, że nasz problem został poruszony i wysłuchany. Jest taka prośba, żeby naprawdę zostały podjęte jakieś działania, nie tak jak po poprzednim, grudniowym z 2010 roku, posiedzeniu Komisji, ponieważ praktycznie nie zostały podjęte żadne działania, żeby zainteresować się naszymi tematami.

Panie przewodniczący, po to, żeby nie padały takie PKS-y jak w byłych miastach wojewódzkich, jak w Wałbrzychu, Kielcach, czy w byłym mieście wojewódzkim Białej Podlaskiej bądź jak ostatnio postawione w stan likwidacji firmy w Końskich, Jędrzejowie czy wzorcowy PKS w Cieszynie… Jest jakaś przyczyna. Naprawdę jest jakaś przyczyna.

Moje przedsiębiorstwo było skomunalizowane najpierw na rzecz starosty. Potem starostwo podzieliło udziały. Samorządy nie są zainteresowane, nie mówię, że w pomocy dla przedsiębiorstwa, tylko w partycypowaniu, w wykonywaniu regularnej komunikacji autobusowej społecznie uzasadnionej, a biznesowo do niczego. Nie są zainteresowane. Jestem przekonany, że moje starostwo, ponieważ ma zdecydowanie poniżej 80 tys. mieszkańców, na pewno nie będzie organizatorem przewozów zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Po pierwsze, nie stać go na to. Po drugie, jest to działalność, którą trzeba dofinansować.

Jeszcze raz dziękuję za zaangażowanie, za wysłuchanie, za rzeczywistą wiedzę. Pan przewodniczący Janusz Piechociński ma ogromną wiedzę i zrozumienie. Tak jak Maciej Wroński tutaj poprosił, proszę o zaangażowanie się w cały temat i umożliwienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, żeby transport ten po prostu nie upadał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie wchodząc już w polemikę, myślę, że nie mają państwo wątpliwości, iż transport szeroko rozumiany rzeczywiście jest chronicznie w potrzebie, jeżeli chodzi o środki finansowe, jeżeli chodzi o wsparcie. Dlatego nie ma tutaj prostych rozwiązań, prostych mechanizmów wsparcia bezpośredniego. Ale w moim przekonaniu wędka jest, trzeba kontynuować ów proces. Mam nadzieję, że wspólnie uda się nam dojść do ryby.

Proszę państwa, wobec wyczerpania się w jakimś sensie – ja szczególnie ze swoim gardłem – porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za aktywny i merytoryczny udział. Dziękuję.